Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA — № 9. — d. 10 marca 1922 r.

16.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 1/II 1922 r. № IV 1078/19 w sprawie zmiany punktów 11 i 25 Rozporządzenia Ministra Kol. Żel. z dn. 27 kwietnia 1921 r. № R. 7250/20 (Dz. Urz. M. K. Ż. № 16 z 1 czerwca 1921 r.) w sprawie wydawania i formy ściennych planów pociągów.

1. W punkcie 11 skreślić ostatnie zdanie:

„Zarząd Kolejowy nie ponosi . . . . w stacjach węzłowych."

2. Punkt 25 otrzymuje następujące brzmienie:

Dla oznaczenia stacji, w której się znajduje bufet z gorącemi potrawami, należy umieścić przy nazwie stacji z prawej strony znak 🍴 zaś bufet z zimnemi przekąskami znak 🍷

3. W „Objaśnieniach znaków" należy zastąpić znaki:

„B" znakiem 🍴,

„b" znakiem 🍷.

Za Ministra
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

17.

WARUNKI TECHNICZNE
na dostawę kół bosych z żelaza zlewnego.

I. Rodzaj tworzywa i wykonanie odlewu.

Tworzywo powinno być najlepszego gatunku. Odlew powinien być gęsty, ciągliwy i posiadać jednolity ustrój wewnętrzny.

Odlane koła powinny być czyste, posiadać gładkie powierzchnie i równe krawędzie, nie okazywać miejsc gąbczastych, niecałych i rysów. Braków takich nie wolno zakrywać przez zalanie lub innym sposobem, bez poprzedniego wskazania ich i bez zgody odbiorcy. Odlewy, na których stwierdzone zostaną dokonane zabiegi tego rodzaju, wyłącza się z odbioru. Wszystkie przylewy, nieprzeznaczone na wzorce należy starannie usunąć.

Aby usunąć naprężenia i osiągnąć drobnoziarnisty ustrój tworzywa, należy wszystkie odlewy umiejętnie wyżarzyć wraz z przylewami do sporządzenia wzorców.

Przedstawione do odbioru koła powinny być aż do ukończenia wszystkich czynności oybiorczych ściśle rozdzielone podług spustów, względnie partji. Wytwórnia przedkłada odbiorcy wykaz odlewów, należących do każdego spustu lub partji z oznaczeniem numerów kół.

II. Próby.

A. Koła bose parowozowe silnikowe i dowiązane, przedstawiają się do odbioru według spustów i poddają próbie na rozerwanie i rzucanie:

a) Próba na rozerwanie: Próba na rozerwanie powinna wykazywać wytrzymałość 38—43 kg./mm², przy wydłużeniu niemniejszem, jak 20%. Wzorzec powinien mieć średnicę 10 mm i długość pomiarową 100 mm.

Każde koło odlewa się z przylewem dla sporządzenia wzorców. Wymiary poprzecznego przekroju przylewu powinny wynosić 80 mm X 40 mm.

Z każdego spustu poddaje się próbie na rozerwanie 2 koła.

Za każde koło, którego próba na rozerwanie dała wyniki niezadawalające, poddaje się tej próbie 2 inne koła tego samego spustu.

Jeżeli choć jedno z tych kół nie odpowiada wymaganiom, cały spust musi być ponownie wyżarzony, poczem poddaje się 2 koła próbie na rozerwanie.

Za każde z tych kół, które nie odpowie wymaganiom, próbuje się 2 inne koła tego samego spustu na rozerwanie.

Jeżeli choć jedno z tych kół nie odpowiada wymaganiom, cały spust odrzuca się.

b) Próba na rzucanie: Próbie tej poddaje się każde koło zosobna, przyczem koło rzuca się w położeniu pionowem na szynę kolejową, umocowaną na kłodzisku o wadze niemniejszej, niż 4 tonny. Praca uderzenia (waga koła x wysokość spadania) winna wynosić 400 kgm. Każde koło rzuca się w położeniach do siebie prostopadłych. Koło, które po tej próbie wykaże jakiekolwiek wadliwości, odrzuca się.

B. Koła bose wagonowe i tendrowe oraz toczne parowozowe

przedstawiają się do odbioru w partjach po 100 sztuk ze wskazaniem, do jakich spustów należą poszczególne koła każdej partji. Ilość mniejsza niż

100 sztuk stanowi osobną partję. Z każdej partji wybiera się jedno koło i poddaje próbie na uderzenie i rozszerzenie piasty.

1) Próba na uderzenie bijakiem pod kafarem. Koło ustawia się pionowo pod kafarem i poddaje się uderzeniom bijaka o wadze 500 kg., spadającego z wysokości 1,1 metra. Koła szprychowe poddaje się 4-m uderzeniom po obwodzie koła, a mianowicie 2-m uderzeniom przeciw szprych i 2-m uderzeniom pomiędzy szprychami, koło zaś tarczowe—2-m uderzeniom. Przy tej próbie koło może uledz deformacji, ale nie powinno wykazać rys, nadpęknięć lub innych uszkodzeń.

2) Próba na rozszerzenie piasty. W otwór piasty koła, próbowanego poprzednio na uderzenie, wkłada się tulejkę, złożoną z 3-ch do 4-ch części. Dokładnie dostosowany do tulejki trzpień o przekroju okrągłym lub kwadratowym, zwężającym się o 1 mm na każde 20 mm długości, wbija się w otwór tulejki albo uderzeniami bijaka, albo pod ciśnieniem prasy, dopóki wewnętrzna średnica piasty nie rozszerzy się o 1 1/2% dla kół szprychowych i o 2,5% dla kół tarczowych. Rozszerzenie to mierzy się, kiedy trzpień znajduje się jeszcze w piaście pod ciśnieniem. Na piaście nie powinny wystąpić ślady nadpęknięć lub innych uszkodzeń. Przed wykonaniem tej próby otwór piasty koła powinien być obtoczony do średnicy, wskazanej na rysunku koła. Po dokonaniu tej próby, na życzenie odbiorcy, piasta koła poddaje się dalszemu rozszerzeniu, aż do zupełnego rozłamania, w celu stwierdzenia ustroju tworzywa.

Jeżeli próbowane koło nie odpowiada warunkom jednej z powyższych prób, powtarza się tę próbę na 2-ch innych kołach danej partji. Jeżeli choć jedna z tych prób da wyniki niezadawalające, odrzuca się całą partję lub też, na życzenie dostawcy, postępuje się, jak poniżej:

a) Spusty, z których koła dały niezadawalające wyniki prób, poddaje się ponownemu wyżarzaniu, poczem probuje się po jednem kole z każdego spustu na uderzenie i rozszerzenie piasty. Jeżeli próbowane koło nie odpowiada choć jednej z tych prób, odrzuca się cały odnośny spust.

b) Z każdego z pozostałych spustów poddaje się po jednem kole próbie na uderzenie i rozszerzenie piasty. Jeżeli choć jedna z tych prób wypadnie niezadawalająco, dany spust można ponownie wyżarzyć i postąpić z nim, jak wskazano w punkcie a.

III. Wymiary.

Koła powinny być wykonane dokładnie podług rysunków lub modeli, dostarczonych przez zamawiającego.

Dopuszcza się jednak uchybienia w wymiarach: W częściach niepodlegających obróbce, do + 10% i — 3%. W częściach, podlegających obróbce, koła powinny być tak wykonane, aby po obróbce nie było żadnych wad. Zapas pozostawiony w tym celu, nie powinien być większy, niż 5 mm. U kół zupełnie obrobionych, uchybienia w wymiarach nie powinny przekraczać: W średnicy obwodu koła ± 1 mm, w jego szerokości ± 0,5 mm, w średnicy otworu piasty ± 0,5 mm i w jej długości ± 2 mm, w położeniu zewnętrznej czołowej powierzchni piasty względem płaszczyzny obwodu dzwonu ± 2 mm. Odlewy o wymiarach, odpowiadających powyższym przepisom, przyjmuje się według rzeczywistej wagi.

IV. Znakowanie.

Następujące znaki powinny być wybite na każdem kole,

marka wytwórni,
rok i półrocze dostawy,
№ fabryczny koła,
№ spustu.

Koła bose otrzymują te znaki na poprzecznej powierzchni piasty, a mianowicie: koła parowozowe na zewnętrznej stronie koła, koła zać tendrowe i wagonowe — na wewnętrznej stronie.

V. Poręka.

Wytwórnia poręcza dla kół 5-cio letni okres służby, licząc początek okresu poręki od 1 stycznia, lub 1 lipca półrocza, następującego po dostawie.

Wzamian za koła, wycofane w okresie poręki z powodów wywołanych wadami tworzywa lub wykonaniem odlewów, wytwórnia obowiązana jest dostarczyć nowe koła tych samych wymiarów w ilości odpowiadającej sumie niewysłużonych przez wszystkie wycofane koła terminów. Przytem ułamki 0,5 i wyżej uważane są za jedności, a niżej niż 0,5 odrzucają się. Wytwórnie mogą również zwrócić koszt wycofanych kół, obliczony na podstawie ceny, odpowiadającej chwili wycofania.

Warszawa, dnia 1/II 1922 r. № VI. 1534/26a/22.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Mianowania:

Minister Kolei Żelaznych mianował

Rozporządzeniem z dnia 5 stycznia 1922 r.

Inspektorami Ministerjalnymi

w myśl art. 2 Przepis. tymczasowych dla inspekcji ministerjal.:

Franka Józefa, st. referenta—w Departamencie Przewozowo-Taryfowym,
Inż. Podgórskiego Ludwika, inspektora—w Departamencie Ruchu,
Inż. Sokoppa, inspektora—w Departamencie Ruchu,
Inż. Niewiadomskiego Romana, inspektora—w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei,
Inż. Spetta Jakóba, inspektora—w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei,
Inż. Zawadzkiego Zygmunta, urzędnika nieetat.—w Departamencie Mechanicznym i Zasobów,
Inż. Mierzejewskiego Aleksandra, st. referenta—w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.

L. Pr. 3951/21.

Rozporządzeniem z dnia 25 stycznia 1922 r.

Inż. Rosenmana Ignacego, urzędnikiem nieetatowym z poborami według VIII stopnia służbowego urzędników państwowych—w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.

L. Pr. 268/22.

Rozporządzeniem z dnia 1 lutego 1922 r.

Inż. Jasiewicza Teodora, urzędnikiem nieetatowym z poborami według VII stopnia służbowego urzędn. państw.—w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei.

L. Pr. 3231/21.

Rozporządzeniem z dnia 7 lutego 1922 r.

D-ra Krasuskiego Kazimierza, referenta w Wydziale Sanitarnym—starszym referentem w VI stop. służb. urzędników państwowych.

L. T. 40/22.

Przeniesienia na emeryturę:

Minister Kolei Żelaznych przeniósł na emeryturę:

Rozporządzeniem z dnia 15 stycznia 1922 r.

Moskwę Henryka, inspektora w Departamencie Ruchu z dniem 1 lutego 1922 r.

L. Pr. 3615/22.

Rutkowskiego Juljusza, referenta w Biurze Traktatowym z dn. 1 lutego 1922 r.

L. Pr. 228 22.

Zmarł:

Łabuński Józef, Naczelnik Kancelarji w Biurze Prezydjalnym—dn. 16 lutego b. r.

L. Pr. 228/22.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych:

Mianowania:

Inż. Kopyciński Aleksander, radca K. P. — kierownikiem działu budownictwa lądowego w Wydziale drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, z uposażeniem wedle IV stopnia płacy.

L. I. 363/3/22.

Inż. Romański Ryszard, st. radca K. P. i naczelnik warsztatów głównych w Przemyślu—naczelnikiem parowozowni głównej we Lwowie.

L. I. 1710/3/22.

Inż. Nacher Karol, radca K. P.—zastępcą naczelnika parowozowni głównej we Lwowie.

L. I. 1710/3/22.

Dr. Raczyński Jan, kontraktowy lekarz zapasowy Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu—ordynatorem szpitala kolejowego w Zdołbunowie w okręgu tejże Dyrekcji.

Dr. Jakubowski Marceli, b. lekarz oddziałowy b. Dyrekcji Kolei Państwowych w Równem—lekarzem zapasowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

L. Dz, I. 1876/3/22.

Dreziński Karol, st. rewident K. P.—kierownikiem działu do spraw wojskowych w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

L. I. 1721 3 22.

Przeniesienia:

St. rewident Tadeusz Radecki z okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie do okręgu Dyrekci Kolei Państwowych w Gdańsku.

L. I. 14024/3/21.

Przeniesienia na emeryturę:

Postępski Władysław, inspektor K. P. w Delegacji M. K. Z. w Wiedniu z dniem 1 kwietnia 1922 r.

L. I. 13468/3/21.

KONKURSY:

na posadę kierownika tokarni i kuźni w warsztatach głównych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa praktyka w warsztatowej służbie inżynierskiej.

Termin składania podań do 10 kwietnia 1922 r.

L. I. 2229/3/22.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 16912